

crois, que le dépôt requis avait été effectué. Mais ce dépôt n'ayant pas été effectué conformément aux stipulations du contrat, on nous apprit qu'il faudrait faire voter une nouvelle loi. Et pourquoi ? Pour valider, pour rendre régulier le dépôt de la compagnie. Or, voici que le parlement est convoqué non seulement pour légaliser ce dépôt, mais aussi pour faire subir au contrat que nous avons ratifié l'année dernière des modifications essentiellement importantes. Il me paraît extraordinaire que le gouvernement ne nous ait pas fait connaître lui-même les modifications projetées, et que la nouvelle nous ait été apprise par sir Rivers Wilson à l'occasion du discours qu'il a prononcé en présence des actionnaires du Grand Tronc assemblés à Londres, discours dont je vais me permettre de citer quelques passages. Cette manière d'agir à l'égard du parlement, je le répète, me paraît des plus singulières. Quel langage a tenu sir Rivers Wilson ? Après avoir fait l'éloge du premier ministre, il s'est exprimé en ces termes :

Dans l'intervalle, un changement important et défavorable s'étant manifesté dans l'état financier des marchés de l'univers, les directeurs arrivèrent à la conclusion qu'il importait, dans l'intérêt des actionnaires, de faire subir certaines modifications au contrat afin de sauvegarder le crédit de la compagnie.

Ainsi, ce n'est pas pour sauvegarder les intérêts du peuple canadien, mais plutôt ceux des actionnaires du Grand-Tronc-Pacifique, que le parlement est actuellement réuni.

La principale modification est celle qui se rapporte aux conditions imposées à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique relativement au dépôt à effectuer, dépôt dont je parlerai plus longuement tout à l'heure.

Les négociations furent donc reprises, et le résultat auquel elles aboutirent est compris dans le deuxième contrat ou contrat supplémentaire que vous avez en ce moment sous les yeux et que nous soumettons à votre approbation conjointement avec le premier. Si vous l'approuvez, il sera soumis au parlement canadien qui a été spécialement convoqué pour le 10 mars dans le but de le délibérer, et j'ai bon espoir qu'il le ratifiera.

Ainsi, la présente session va être consacrée au Grand Tronc, et la Chambre est réunie dans le seul but de sauvegarder les intérêts des actionnaires de cette compagnie. Les actionnaires du Grand Tronc ayant approuvé ce contrat supplémentaire, il paraîtrait que nous sommes tenus de faire comme eux. Comme le gouvernement s'est chargé de présenter le nouveau contrat, il va sans doute ordonner à ses partisans de le ratifier. Nous aurons beau le discuter, proposer tous les amendements que nous jugerions bon d'y faire, il ne sera pas accepté de changement, parce que le gouvernement aurait à en référer à sir Rivers Wilson qui, à son tour, serait obligé de réunir de nouveau ses actionnaires pour savoir s'ils accepteraient la modification que la Chambre aurait pu faire.

M. CASGRAIN.

Puisque j'en suis à parler du projet du Grand-Tronc-Pacifique, qu'on me permette de faire certaines observations relativement à la nomination de M. Blair à la présidence de la Commission des Chemins de fer. Il m'a semblé que l'honorable leader de l'opposition a porté à ce propos une accusation assez grave contre le gouvernement. Comme je n'étais pas ici à l'époque où la Chambre discuta le projet c'est avec le plus vif intérêt que j'ai écouté les citations extraites des critiques que M. Blair fit alors de la politique du gouvernement. J'ai également prêté une oreille très attentive à ce que mes honorables amis de la droite ont dit en réponse aux attaques de M. Blair. Mais j'estime que les explications du très honorable premier ministre ne sont pas satisfaisantes et qu'il ne suffit pas de prétendre que M. Blair était doué de qualités telles qu'il fallait le préférer à tout autre pour occuper le fauteuil de président de la commission des chemins de fer. La question se résume à ceci : Lorsque M. Blair eût dénoncé le projet du Grand-Tronc-Pacifique, les députés de la droite et la presse libérale le vouèrent au mépris public, le déclarant indigne de la confiance du public comme de celle de ses ex-collègues, et lui niant les qualités qu'ils s'étaient plu à lui attribuer jusqu'alors ; ils allèrent même jusqu'à dire qu'il ne méritait plus leur respect. Je viens leur demander aujourd'hui s'ils ont modifié leur opinion à l'endroit de M. Blair.

Dans la négative, on devra attribuer la nomination de M. Blair à quelque motif secret que l'on n'a pas encore dévoilé à la Chambre. Chacun sait—et nul membre de la droite ne l'a encore nié—que l'on a été sur le point d'avoir une élection générale l'automne dernier. Pour confirmer les rumeurs qui avaient alors cours, l'exécutif n'avait plus, je crois, qu'à voter l'arrêté portant la dissolution du parlement. Ces messieurs de la droite s'aperçurent sans doute que M. Blair jouissait encore d'une très grande influence dans la province du Nouveau-Brunswick dont il avait déjà été le premier ministre et dont la population l'avait à maintes reprises honoré de sa confiance. Il fut élu membre de ce parlement en 1896, et en 1900, il nous revenait en sa qualité de leader du Nouveau-Brunswick qui avait élu un grand nombre de ses partisans. Nul n'ignorait l'influence qu'il exerçait dans sa province, et l'on savait qu'en le laissant agir à sa guise il ferait au gouvernement une lutte désastreuse.

Mon seul but en tout ceci c'est de saisir la Chambre des faits de l'affaire, libre ensuite à elle de tirer ses conclusions. Lorsqu'il fut question d'élections, qu'il fut presque certain qu'elles auraient lieu, on chargea M. Blair d'aller étudier aux Etats-Unis le travail des commissions de chemins de fer, et cela moyennant une rémunération de \$50 par jour. Cela se passait avant la mise en vigueur de la loi des Chemins de fer. Pourquoi cet empressement. Qui, de